This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning documents *will not* correct images, please do not report the images to the Image Problem Mailbox.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

EINGEGANGEN
18. MRZ. 1999
Frist

URKUNDE

über die Eintragung des

Gebrauchsmusters

Nr. 298 21 409.1

IPC: B60R 13/02

Bezeichnung:
Innenverkleidungsteil für Kraftfahrzeuge

Gebrauchsmusterinhaber:
Sommer-Allibert-Lignotock GmbH, 76744 Wörth, DE

Tag der Anmeldung: 25.11.1998

Tag der Eintragung: 18.03.1999

DEUTSCHES PATENT- UND MARKENAMT

Der Präsident des Deutschen Patent- und Markenamts

Norbert Haugg

Dipl.-Ing. Norbert Haugg

Pfenning, Meinig & Partner GbR

Patentanwälte
European Patent Attorneys

Dipl.-Ing. J. Pfenning (–1994)
Dipl.-Phys. K. H. Meinig (–1995)
Dr.-Ing. A. Butenschön, München
Dipl.-Ing. J. Bergmann*, Berlin
Dipl.-Phys. H. Nöth, München
Dipl.-Chem. Dr. H. Reitzle, München
Dipl.-Ing. U. Grambow, Dresden
Dipl.-Phys. H. J. Kraus, München
* auch Rechtsanwalt

80336 München, Mozartstraße 17
Telefon: 089/530 93 36-38
Telefax: 089/53 22 29
e-mail: muc@pmp-patent.de

10707 Berlin, Kurfürstendamm 170
Telefon: 030/88 44 810
Telefax: 030/881 36 89
e-mail: bln@pmp-patent.de

01217 Dresden, Gostritzer Str. 61-63
Telefon: 03 51/87 18 160
Telefax: 03 51/87 18 162

Berlin,
25. November 1998
Be/St-us-SOMMER ALLI

SOMMER ALLIBERT-LIGNOTOCK GMBH
Daimlerstrasse 1, 76732 Wörth am Rhein

Innenverkleidungsteil für Kraftfahrzeuge

SOMMER ALLIBERT-LIGNOTOCK GMBH

Schutzansprüche

1. Innenverkleidungsteil für Fahrgastzellen von Kraftfahrzeugen, bestehend aus einem formstabilen Trägerteil und einer sichtseitigen dekorativen Oberflächenhaut, die mit dem Trägerteil durch eine Hinterschäumung verbunden ist,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
daß zwischen der Oberflächenhaut und der Hinterschäumung eine die Diffussion niedermolekularer organischer Substanzen (Weichmacher) zumindest behindernde Haftvermittlungsschicht angeordnet ist.

2. Innenverkleidungsteil nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Oberflächenhaut durch ein Sinter- oder Schlickerverfahren ("slush-moulding"-Verfahren) hergestellt ist.

3. Innenverkleidungsteil nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Haftvermittlungsschicht aus einem Polymer mit kleinem molekularen Dipolmoment besteht.

4. Innenverkleidungsteil nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Schmelzpunkt-Temperatur des Werkstoffes der Haftvermittlungsschicht gleich der oder niedriger als die des Werkstoffes der Oberflächenhaut ist.

5. Innenverkleidungsteil nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Haftvermittlungsschicht aus Polyuretan-Werkstoffen und/oder PUR-haltigen Werkstoffmischungen besteht.

6. Innenverkleidungsteil nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Haftvermittlungsschicht aus einem thermoplastischen Elastomer (TPE) und/oder aus Mischungen derartiger Werkstoffe besteht.

7. Innenverkleidungsteil nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Haftvermittlungsschicht aus TPE-Werkstoffen auf der Basis von Styrenen und/oder Polyolefinen und/oder Polyamiden und/oder Polyestern besteht.

8. Innenverkleidungsteil nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Haftvermittlungsschicht ein Verbund von mindestens zwei Schichten unterschiedlicher Beschaffenheit ist.

9. Innenverkleidungsteil nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Haftvermittlungsschicht zumindest bereichsweise eine Metallisierung ist oder eine Metallisierungsschicht enthält.

10. Innenverkleidungsteil nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Haftvermittlungsschicht eine Sinterschicht ist.

11. Innenverkleidungsteil nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß die Haftvermittlungsschicht eine als Lösung und/oder Dispersion auf die Oberflächenhaut aufgebrachte Lackschicht ist.

12. Innenverkleidungsteil nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet,

daß die Haftvermittlungsschicht nur einen Teilbereich der Oberflächenhaut überdeckt.

13. Innenverkleidungsteil nach einem der vorgehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß eine vorgekerbte Reißnaht in der Oberflächenhaut gegen eine Verklebung durch die Haftvermittlungsschicht versiegelt ist.

SOMMER ALLIBERT-LIGNOTOCK GMBH

Innenverkleidungsteil für Kraftfahrzeuge

Die Erfindung betrifft ein Innenverkleidungsteil gemäß dem Oberbegriff des Anspruches 1.

Es ist bekannt, Innenverkleidungsteile für Kraftfahrzeuge dadurch herzustellen, daß formstabile Trägerteile und vorgeformte Oberflächenschichten in gesonderten Schäumwerkzeugen durch eine sich ausbildende Schaumschicht (Hinterschäumung) miteinander verbunden werden. Vor allem Instrumenttafelverkleidungen und Fahrgastsitze werden zur Zeit auf diese Weise gefertigt. Die formstabilen Trägerteile können dabei aus an sich beliebigen Werkstoffen bestehen (Holzfaserwerkstoff, Blech), bevorzugt werden aber Trägerteile aus spritzgegossenen oder gepreßten Thermoplasten verwendet. Die vorgeformten Oberflächenschichten sind bevorzugt sogenannte "Slush-Häute", das heißt durch Sintern oder Schlickern in gesonderten Werkzeugen hergestellte Formhäute, über-

wiegend aus PVC-Werkstoffen (siehe beispielsweise DE 39 32 923 A1). Wenn auch die beschriebene Vorgehensweise zum erfolgreich praktizierten Stand der Technik gehört, so gelten vor allem zwei Probleme als noch nicht vollständig gelöst:

- Die zur Zeit mangelhafte Haftfähigkeit zwischen Hinterschäumung und der Slush-Haut, und

- die Diffusion von Weichmachern aus Slush-Haut in die Hinterschäumung.

Um die Haftung zwischen der Hinterschäumung und der Slush-Haut zu verbessern, ist es üblich, dem Schaum einen Haftvermittler beizumischen. Jedoch führt die Abwanderung von Weichmachern in den Schaum zu einer Abnahme der Flexibilität der Slush-Haut im Laufe der Lebensdauer des Innenverkleidungsteiles (Langzeitalterung) und ggf. auch zu einer Beeinträchtigung der Schaumqualität. Man versucht, den Weichmacherverlust der Slush-Haut durch eine Vergrößerung der Wanddicke zu kompensieren, d.h. also insgesamt einen größeren "Vorrat" an Weichmachern bereitzustellen, mit dem Nachteil, daß neben größeren Herstellungskosten der Slush-Haut auch zusätzliches Gewicht erhalten wird, das vermeidbar wäre. Verschärft wird die Problematik der Weichmacherdiffusion noch durch den folgenden Umstand. Zunehmend besitzen Innenverkleidungsteile von Fahrzeugen Bereiche, hinter denen Airbags angeordnet sind, die jedoch häufig nicht erkennbar sein sollen. Um ein definiertes Aufreißen der Kaschierung, vorzugsweise einer Slush-Haut im Falle einer Auslösung des Airbags, sicherzustellen, ist es üblich, den Umriß des Öffnungsbereiches des Airbags in der Kaschierung mechanisch zu schwächen, z.B. durch Einritzen oder Laserperforieren (ältere Anmeldung DE 198 00

815). Derartig exponierte Bereiche sind jedoch bevorzugte Orte für die Weichmacherdiffusion, was beispielsweise zu unerwünschten Markierungen auf der Sichtseite der Innenverkleidungsteile führen kann. Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, die Langzeitalterung von Innenverkleidungsteilen der beschriebenen Art zu verbessern sowie das Gewicht dieser Teile und deren Herstellungskosten zu reduzieren.

Die Erfindungsaufgabe wird durch den kennzeichnenden Teil des Anspruches 1 gelöst, mit vorteilhaften Weiterbildungen durch die Ansprüche 2 bis 13.

Dadurch, daß zwischen der Oberflächenhaut und der Hinterschäumung eine Haftvermittlungsschicht angeordnet wird, die eine Diffusion niedermolekularer organischer Substanzen (der Weichmacher also) zumindest behindert, werden sowohl die Anwendung von Haftvermittler im Schaum als auch eine Vergrößerung der Dicke der Oberflächenhaut überflüssig, was wiederum eine Kostenreduzierung bei der Herstellung und eine Gewichtsreduzierung beim Fertigteil zur Folge hat. Als Oberflächenhaut wird vorzugsweise eine Slush-Haut verwendet. Vor allem die Diffusion der Weichmacher läßt sich positiv beeinflussen, wenn die multifunktionale Haftvermittlungsschicht aus Polymeren besteht, die ein kleines molekulares Dipolmoment besitzen. Derartige Substanzen zeigen nur geringe Lösungseigenschaften für Weichmacher und sind daher als Diffusionssperren für diese besonders geeignet. Ist die Schmelzpunkt-Temperatur der multifunktionalen Haftvermittlungsschicht niedriger als diejenige der Slush-Haut, so ergibt sich die vorteilhafte Möglichkeit, die Haftvermittlungsschicht direkt nach der Herstellung der Slush-Haut mit Haftvermittlungs-

schicht vorzufertigen, im Bereich eines unsichtbaren Airbags vorzuschwächen und die Haftvermittlungsschicht durch nachträgliche thermische Behandlung über den geschwächten Bereichen der Slush-Haut wieder diffusionsdicht zu schließen, ohne diese Schwächung in der Slush-Haut selbst rückgängig zu machen. Diese besonders diffusionsanfälligen Bereich können so sicher abgedichtet werden. Da die Dicke der Haftvermittlungsschicht vernachlässigbar gering gegenüber der Dicke der Slush-Haut ist, wird die gewünschte Schwächung der Slush-Haut nicht beeinträchtigt.

Als Werkstoff für die multifunktionale Haftvermittlungsschicht kommen Polyurethan-Werkstoffe infrage, die vor allem wegen ihrer chemischen Verwandtschaft zum Schaum besonders geeignet sind; aber auch Haftvermittlungsschichten aus thermoplastischen Elastomeren (TPE) auf der Basis von Styrenen und/oder Polyamiden und/oder Polyestern sind gut für den beabsichtigten Einsatz geeignet, wobei auch Mischungen aus mehreren Komponenten zweckmäßig sein können. Alternativ ist es natürlich auch möglich, die Haftvermittlungsschicht aus einem Verbund von mindestens zwei Schichten auszubilden, die unterschiedliche Beschaffenheit aufweisen, um auf diese Weise den unterschiedlichen Anforderungen bezüglich Haftvermittlung und Diffusionssperrung optimal gerecht zu werden.

Eine Metallisierung als Haftvermittlungsschicht hat sowohl hinsichtlich einer Haftvermittlung als auch vor allem hinsichtlich der Unterdrückung einer Weichmacherdiffusion gute Eigenschaften. Die Metallisierung kann dabei mit den zum Stand der Technik gehörenden Aufbringungsverfahren ganzflächig oder in Teilbereichen durchgeführt werden, wobei eine Teilbereichaufbringung bevorzugt für die Abdeckung un-

sichtbarer Airbags vorgesehen werden kann. Es ist naturgemäß auch möglich, ganz- oder teilflächige Metallisierungen mit anderen der aufgeführten Werkstoffe in einem Schichtverbund zu kombinieren.

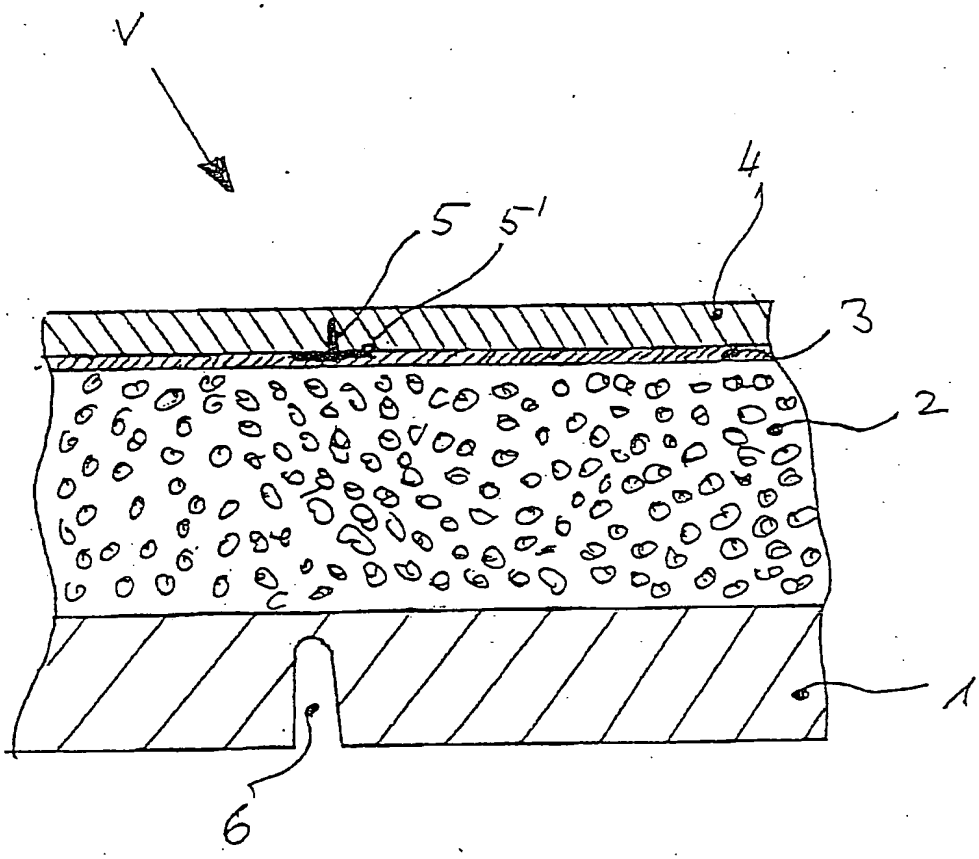
Besteht die Haftvermittlungsschicht aus mindestens einem der aufgeführten organischen Werkstoffe, so kann es zweckmäßig sein, sie als Sinterschicht auszubilden, die dann in dem gleichen Werkzeug auf die Slush-Haut aufgebracht werden kann, in dem diese gefertigt wurde, ggf. auch in der gleichen wärme. Es ist aber ebenso gut möglich, die Haftvermittlungsschicht als Lösung und/oder Dispersion mit üblichen Verfahren, wie Spritzen oder Streichen, als Lackschicht auf die Rückseite der Slush-Haut aufzubringen. Damit wird es in einfacher Weise möglich, nur Teilbereich der Slush-Haut mit der Haftvermittlungsschicht zu überdecken, beispielsweise nur den Bereich der Durchtrittsöffnung eines unsichtbaren Airbags mit der entsprechenden Vorschwächung, wo ohne die Haftvermittlungsschicht die erhöhte Gefahr der Weichmacherdiffusion besteht.

Wird die Haftvermittlungsschicht wie beschrieben als Lackschicht in einem gesonderten Arbeitsgang aufgebracht, so kann dieses vorteilhafterweise dann geschehen, wenn die Slush-Haut bereits in das Schäumwerkzeug eingebracht ist. Dieses hat den Vorteil, daß eine Beschädigung der Haftvermittlungsschicht beispielsweise durch Transport, Lagerung oder Positionierung im Werkzeug ausgeschlossen wird, so daß die Haftvermittlungsschicht ggf. dünner ausgebildet sein kann.

Je nach Material der Haftvermittlungsschicht kann es dabei zweckmäßig sein, den unmittelbaren Bereich der

mechanischen Schwächung der Slush-Haut mit einer mechanisch nicht belastbaren Abdeckung zu versehen, um ein Verkleben der Schwachstelle durch eindringendes Material der Haftvermittlungsschicht zu vermeiden.

Die Erfindung wird nunmehr anhand der Figur näher erläutert, die einen schematischen Schnitt durch ein erfindungsgemäßes Innenverkleidungsteil zeigt, und zwar an einer Stelle, an der eine Reißnaht für den Öffnungsbereich eines unsichtbaren Airbags durch Schwachstellen im Trägerteil und in der Slush-Haut vorgegeben ist. Mit 1 ist ein Trägerteil bezeichnet, das eine Sollbruchstelle 6 besitzt. Eine Hinterschäumung 2 verbindet eine die Sichtseite des Verkleidungsteiles V bildende Slush-Haut 4 mit dem Trägerteil 1, wobei eine multifunktionale Haftvermittlungsschicht 3 (in der Figur der Deutlichkeit halber im Vergleich zu den anderen Schichten dicker dargestellt als in der Wirklichkeit) sowohl für gute Haftung zwischen Hinterschäumung 2 und Slush-Haut 4 sorgt als auch eine Diffusion von Weichmacheranteilen aus der Slush-Haut 4 in die Hinterschäumung 2 unterbindet. Eine Schwachstelle 5, die in Form eines einkerbenden Schnittes in die Slush-Haut 4 eingebracht ist, ist durch eine Überdeckung 5' gegen ein Verkleben durch die multifunktionale Haftvermittlungsschicht 3 geschützt. Diese Überdeckung 5' kann unterschiedlich ausgebildet sein: am einfachsten ist die Ausführung als Schutzlack, der zumindest die Schwachstelle 5 ausfüllt und der dabei nur eine geringe Eigenfestigkeit hat, so daß die Funktion der Schwachstelle 5 nicht beeinträchtigt wird.


V
4
5
5'
3
2
1
6

SOMMER ALLIBERT-LIGNOTOCK GMBH

Interior trim part for automotive vehicles and method of manufacturing said part

The invention relates to an interior trim part in accordance with the preamble of claim 1, and to a method of manufacturing same.

There is a known way of manufacturing interior trim parts for automotive vehicles by connecting dimensionally stable supporting members and preformed surface layers in special foaming tools through a foam layer which is formed (back foaming). Above all instrument panel trims and passenger seats are currently produced in this way. The dimensionally stable supporting members can here consist of any materials (wood fibre material, sheet metal) but supporting members made of injection-moulded or pressed thermoplastics are used by preference. The preformed surface layers are preferably so-called "slush skins", i.e. moulded skins formed by sintering or slip

processes in special tools and predominantly made of PVC materials (see for example DE 39 32 923 A1). Even if the described manner of procedure belongs to successfully practised prior art, above all two problems count as being not yet completely solved:

- the current lack of adhesion between the back foaming and the slush skin and

- the diffusion of plasticisers from the slush skin into the back foaming.

In order to improve the adhesion between the back foaming and the slush skin, it is usual to mix a coupling agent into the foam. However, the migration of plasticisers into the foam leads to a reduction in the flexibility of the slush skin in the course of the service life of the interior trim part (long-term ageing) and possibly also to an impairment of the quality of the foam. An attempt is made to compensate for the loss of the plasticiser of this slush skin through an increase in the wall thickness, i.e. thus to make available altogether a larger "supply" of plasticisers, with the disadvantage that, besides greater manufacturing costs of the slush skin, additional weight is also obtained which could be avoided. The problems of the diffusion of plasticiser are further increased by the following circumstance. Increasingly, interior trim parts of vehicles have regions behind which airbags are arranged but which are frequently not intended to be recognisable. In order to guarantee defined tearing open of the covering, preferably a slush skin in the case of a release of the airbag, it is usual mechanically to weaken the outline of the opening region of the airbag in the cover, e.g. by scoring or laser perforation (prior application DE 198 00 815). Exposed regions of this type, however, are preferred places for plasticiser diffusion, which

can, for example, lead to unwanted markings on the visible face of the interior trim parts. The object underlying the invention, therefore, is to improve the long-term ageing of interior trim parts of the described type, as well as to reduce the weight of these parts and their manufacturing costs. Furthermore, the object of the invention is to quote a preferred method of manufacturing parts of this kind.

In respect of the interior trim parts, the object of the invention is achieved by the characteristic part of claim 1, with advantageous developments through claims 2 to 13; in respect of the manufacturing methods, claims 14 to 17 quote expedient solutions.

Because a coupling layer is arranged between the surface skin and the back foaming, which coupling layer at least hinders any diffusion of low-molecular organic substances (i.e. plasticisers), both the use of coupling agent in the foam and also an increase in the thickness of the surface skin become superfluous, which in turn results in a reduction in manufacturing costs and in a weight reduction in the finished part. A slush skin is preferably used as the surface skin. Above all the diffusion of the plasticiser can be positively influenced if the multi-functional coupling layer consists of polymers which have a small molecular dipole moment. Substances of this type show only low dissolution properties for plasticisers and are therefore particularly suitable as diffusion barriers for the latter. If the melting-point temperature of the multi-functional coupling layer is lower than that of the slush skin, the advantageous possibility is produced of pre-fabricating the coupling agent directly after producing the slush skin with the coupling layer, of weakening it in the region of an invisible airbag, and of closing the coupling layer by subsequent thermal treatment over the weakened regions of the slush skin,

so as to be diffusion-tight, without cancelling out this weakening in the slush skin itself. These regions which are particularly susceptible to diffusion can thus be reliably sealed. Since the thickness of the coupling layer is negligibly low in relation to the thickness of the slush skin, the desired weakening of the slush skin is not impaired.

As a material for the multi-functional coupling layer, polyurethane materials can be considered, which are particularly suitable above all on account of their chemical affinity to foam; but coupling layers made of thermoplastic elastomers (TPE) on the basis of styrenes and/or polyamides and/or polyesters are well suited for the intended use, and mixtures of a plurality of components can also be expedient. Alternatively, it is naturally also possible to form the coupling layer from a composite of at least two layers which have differing nature, in order in this manner to do maximum justice to the different requirements in respect of coupling and diffusion blocking.

A metallisation as a coupling layer has good properties both in respect of coupling and also, above all, in respect of the suppression of plasticiser diffusion. The metallisation can be carried out here by means of application methods belonging to prior art, over the whole surface or in partial regions, it being possible for a partial region application to be provided by preference to cover the invisible airbag. It is naturally also possible to combine whole- or partial-surface metallisations with others of the listed materials in a layer composite.

If the coupling layer consists of at least one of the listed organic materials, it can be expedient to form it as a sintered layer which can then be applied to the slush skin in the same tool as the one in which the

latter was produced, possibly also in the same heat. However, it is just as possible to apply the coupling layer as a solution and/or dispersion by means of standard methods, such as spraying or painting, as a layer of lacquer to the rear side of the slush skin. Thus it is possible in a simple manner to cover only a partial region of the slush skin with the coupling layer, for example only the region of the pass-through aperture of an invisible airbag with the corresponding pre-weakening, where, without the coupling layer, there is an increased danger of plasticiser diffusion.

If the coupling layer is applied as described as a layer of lacquer in a separate working cycle, this can advantageously happen when the slush skin has already been introduced into the foaming tool. This has the advantage that damage of the coupling layer, for example through transporting, storage or positioning in the tool, is excluded, such that the coupling layer can possibly be configured thinner.

Depending on the material of the coupling layer, it can be expedient here to provide the immediate region of the mechanical weakening of the slush skin with a covering which is not mechanically loadable, in order to avoid bonding of the weak point through penetrating material from the coupling layer.

The invention is now explained in greater detail with the aid of the figure which shows a schematic section through an interior trim part according to the invention, and specifically at a point at which a tear seam for the opening region of an invisible airbag is predetermined by weak points in the supporting member and in the slush skin. A supporting member which has a predetermined breaking point 6, is referred to as 1. A back foaming 2 connects a slush skin 4, forming the visible face of the trim part V, with the supporting

member 1, a multi-functional coupling layer 3 (shown thicker in the figure than in reality, for the sake of clarity, in comparison with the other layers), ensures both good adhesion between back foaming 2 and slush skin 4 and also prevents diffusion of plasticiser components from the slush skin 4 into the back foaming 2. A weak point 5, which is introduced in the form of a notching cut into the slush skin 4, is protected by a covering 5′ against bonding through the multi-functional coupling layer 3. This covering 5′ can be configured in different ways: the simplest is the embodiment as a protective lacquer which at least fills the weak point 5 and which only has low inherent strength, such that the function of the weak point 5 is not impaired.

SOMMER ALLIBERT-LIGNOTOCK GMBH

Patent Claims

1. Interior trim part for passenger spaces of automotive vehicles, comprising a dimensionally stable supporting member and a decorative surface skin on the visible face, which is connected with the supporting member via a back foaming, wherein between the surface skin and the back foaming a coupling layer is disposed which at least hinders the diffusion of low-molecular organic substances (plasticisers).

2. Interior trim part according to claim 1, wherein the surface skin is produced by a sintering or slip process (slush moulding process).

3. Interior trim part according to claim 1, wherein the coupling layer consists of a polymer with a low molecular dipole moment.

4. Interior trim part according to claim 1, wherein the melting-point temperature of the material of the coupling layer is equal to or lower than that of the material of the surface skin.

5. Interior trim part according to claim 1, wherein the coupling layer consists of polyurethane materials and/or material mixtures containing polyurethane.

6. Interior trim part according to claim 1, wherein the coupling layer consists of a thermoplastic elastomer (TPE) and/or of mixtures of materials of that type.

7. Interior trim part according to claim 6, wherein the coupling layer consists of TPE materials based on styrenes and/or polyolefins and/or polyamides and/or polyesters.

8. Interior trim part according to claim 1, wherein the coupling layer is a composite of at least two layers of differing nature.

9. Interior trim part according to claim 1, wherein the coupling layer, at least in regions, is a metallisation or contains a metallisation layer.

10. Interior trim part according to claim 1, wherein the coupling layer is a sintered layer.

11. Interior trim part according to claim 1, wherein the coupling agent is a layer of lacquer applied as a solution and/or dispersion to the surface skin.

12. Interior trim part according to claim 1, wherein the coupling layer only covers a partial region of the surface skin.

13. Interior trim part according to claim 1, wherein a pre-notched tear seam in the surface skin is sealed against bonding by the coupling layer.

14. Method of manufacturing an interior trim part according to claim 1, wherein the coupling layer is securely connected to the surface skin before the foaming process.

15. Method according to claim 14, wherein the coupling layer is applied in the sintering tool of the surface skin following the manufacture of the latter.

16. Method according to claim 14, wherein the coupling lay r is appli d in a separate working cycle.

17. Method according to claim 14, wherein the coupling layer is applied, at least in regions, to the rear side of the surface skin in the foaming tool.

Abstract

An interior trim part (V) for passenger spaces of automotive vehicles is claimed, which comprises a dimensionally stable supporting member (1) and a decorative surface skin (4) on the visible face, which is connected to the supporting member through aback foaming. In order to achieve better adhesion between the surface skin and the back foaming, and in order to avoid the flexibility of the surface skin being impaired by diffusion of plasticisers from the latter into the back foaming, between the surface skin and the back foaming is disposed a coupling layer which at least hinders the diffusion of low-molecular organic substances (plasticisers). Preferably, the surface skin is a so-called slush skin which is produced by a sintering or slip process (slush moulding process).